

LE TRANSPORTEUR

Magazine de la Fédération des transporteurs par autobus

Hiver 2021

CYBERSÉCURITÉ

ENTREPRISES PRIVÉES,
LA PROTECTION DES
RENSEIGNEMENTS
PERSONNELS
VOUS CONCERNE...

L'ASSURANCE
DES CYBERRISQUES

Le moteur DD5/DD8 : performance et garanties inégalées



Le HDX propulsé avec le moteur DD8

Pourquoi un produit signé DAIMLER est-il un choix judicieux ?

AVANTAGES DU MOTEUR DD5/DD8

- Le groupe motopropulseur signé DAIMLER en entier.
- Le moteur DD5/DD8, le plus avancé technologiquement et offrant la meilleure économie de l'industrie, tous carburants confondus.
- Le moteur le plus écoresponsable et le moins polluant de l'industrie selon l'EPA.
- La valeur de revente d'un véhicule muni d'un moteur diesel est supérieure à celui fonctionnant avec d'autres carburants.
- Aucuns frais pendant 5 ans pour le service de technicien virtuel de DÉTROIT en connexion constante avec votre moteur.

LA GARANTIE ET LA PROTECTION SONT IMBATTABLES

- La meilleure garantie de l'industrie ayant la liste d'exclusions la plus courte et pouvant aller jusqu'à 7 ans/240 000 km.
- La meilleure garantie sur le système anti-pollution 7 ans/240 000 km.

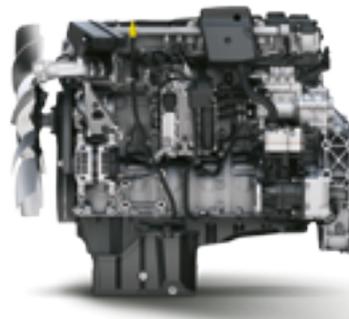


Le C2 propulsé avec le moteur DD5

Moteur DD5



Moteur DD8



Sortie 175, Autoroute 20
2275, Canadien
Drummondville (Québec) J2C 7V9
Tél. : (819) 474-2700
Sans frais : 1 800 567-0971

info@autobusthomas.com

autobusthomas.com



Autobus
Thomas inc.
L'évolution en transport

Chef de file en solutions de transport de personnes



5

Mot du président du conseil d'administration

8

Mot du président-directeur général

10

Entreprises privées, la protection des renseignements personnels vous concerne...

17

Campagne de sécurité M'as-tu vu ? 2021

19

L'assurance des cyberrisques

21

Une question de diligence

25

La glace, ça glisse!

28

Bienvenue Québec
Un retour progressif vers la normalité

29

Une nouvelle ère!! Quelle nouvelle ère!!!

Le Transporteur est une publication de la Fédération des transporteurs par autobus. Elle est tirée à 1200 exemplaires et distribuée gratuitement trois fois par année.

Les opinions émises par les collaborateurs n'engagent qu'eux-mêmes. Les commanditaires et les annonceurs conservent l'entière responsabilité du contenu de leur annonce.

Le contenu du magazine ne peut être reproduit sans mention de la source.

Fédération des transporteurs par autobus

5700 boul. des Galeries, bureau 250
Québec (Québec) G2K 0H5
Téléphone: 418 476-8181
Sans frais: 1 844 476-8181
Télécopieur: 418 476-8177
courrier@federationautobus.com

Rédaction

Martin Bureau

Publicité

Julie Blanchet

Collaborateurs

Denis Gervais
Guy Godin
Me Stéphane Lamarre

Conception graphique

Marie-Claude Bélanger

Impression

Solisco numérique
Tél.: 418 842-0850
Télééc.: 418 842-3261



TOUJOURS LÀ POUR VOUS

IC AVEC MOTEUR CUMMINS B6.7 SPÉCIFICATIONS IC ET CUMMINS B6.7

- Puissance : 200-260 HP
- Torque : 520-660 lb-pi
- Allison : 2500 PTS
- Allison : 3000 PTS
- Capacité : 36-72 passagers

IC AVEC MOTEUR PSI À ESSENCE

- Puissance : 265 HP
- Torque : 548 lb-pi
- Allison : 2500 PTS
- 8,8 L

IC AVEC MOTEUR AU PROPANE

- Puissance : 270 HP
- Torque : 565 lb-pi
- Allison 2500 PTS
- 8,8 L



Autobus Leeds Transit

NOUS JOINDRE

555, J.-Owald-Forest
St-Roch-de-l'Achigan (QC)
J0K 3H0

leedstransit.com

REPRÉSENTANTS

Scott Kessler
514 972-3600
scott.kessler@leedstransit.com

Jean-Francois Audet
418 572-4283
jfaudet@leedstransit.com



STÉPHANE LEFEBVRE

La pandémie ne nous a pas épargnés en 2020 et ne semble pas vouloir se faire oublier en ce début d'année 2021. Malgré cette période difficile, la situation s'est stabilisée pour certains secteurs d'activité, mais pour d'autres, les défis demeurent colossaux, notamment pour le transport nolisé-touristique. Nous avons multiplié les efforts afin d'atténuer, le plus possible, les effets de la pandémie sur l'ensemble de nos services, mais il reste beaucoup à faire pour qu'on puisse sortir la tête de l'eau. On dit que la patience est la mère de toutes les vertus... on peut affirmer que les transporteurs par autobus sont résilients et solidaires, car l'aide qui nous ait offert semble être à géométrie variable.

Je vous parle de géométrie variable, car en transport scolaire, c'est ce qui semble prévaloir concernant le remboursement des frais reliés à la Covid-19 par les centres de services scolaires. Suite à un sondage auprès de nos membres, seulement le tiers des centres de services ont remboursé des frais qui s'ajoutent aux opérations courantes des transporteurs. On assiste actuellement à une partie de ping-pong entre les centres de services et le ministère de l'Éducation, l'un attendant des consignes claires et l'autre prétend que c'est aux centres de services de gérer les remboursements. La Fédération a pourtant soumis plusieurs pistes de solution afin d'aider les entreprises avec ces coûts supplémentaires non prévus, mais elles ont été écartées, nous référant à l'ambiguïté du document questions-réponses transmis en début d'année. Une décision sera probablement rendue à la fin de l'année scolaire... donc patience !

La mise sur pied du *Programme d'aide financière pour la rétention des conducteurs d'autobus scolaire* a été accueillie avec grand soulagement, car il permet aux transporteurs d'avoir une certaine stabilité avec leur main-d'œuvre, surtout en période pandémique. La patience est de mise pour nos conducteurs d'autobus scolaire avec la plateforme Collecto qui, au moment d'écrire ces lignes, n'était pas encore accessible, mais ça ne saurait tarder! Des tests ont été effectués et le tout devrait être lancé officiellement sous peu.

Le secteur le plus durement touché demeure le transport nolisé-touristique. Ici, il faudra plus que de la patience et de la persévérance. Depuis le début de la pandémie, la Fédération est à pied d'œuvre pour aider les entreprises à traverser cette période extrêmement difficile. Au cours des derniers mois, la Fédération a mandaté une firme afin de mener une étude d'impact économique de ce secteur d'activité névralgique pour l'industrie touristique. Le rapport démontre notamment l'importance des transporteurs du secteur nolisé dans la chaîne touristique québécoise avec des retombées économiques de 81,7 M\$ pour le PIB et des revenus de 23,3 M\$ dans les coffres des gouvernements. Le rôle des transporteurs est essentiel dans la mobilité des touristes, car nous sommes au cœur des séjours de plus de 838 000 touristes et excursionnistes qui visitent notre belle province. ►



Objectif du gouvernement du Québec: Électrifier 65% des autobus scolaires d'ici 2030

Participez aux webinaires pour prendre le virage électrique

Électrifier son parc d'autobus scolaires



Mercredi 21 avril 2021

Démystifier la recharge avec Hydro-Québec



Mercredi 5 mai 2021

Visites virtuelles avec les fabricants



À venir

Inscrivez-vous



La Fédération travaille également en concertation avec l'ensemble des provinces canadiennes par l'entremise de Motor Coach Canada. La pandémie a favorisé ces rapprochements qui nous seront fort utiles dans les démarches auprès du gouvernement fédéral, car nous aurons tous le même discours accompagné de demandes spécifiques pour tous les transporteurs canadiens.

Toutes les démarches et tous les efforts déployés ont pour objectif que les entreprises de transport nolisé soient présentes et fonctionnelles lors de la reprise des voyages, qu'elles puissent jouer leur rôle vital dans la mobilité des touristes, et ce, en participant activement à la relance de l'industrie du tourisme.

Les Français disent: «*Avec du temps et de la patience, on vient à bout de tout.*» La pandémie aura mis notre patience à rude épreuve. J'ai la sincère conviction que nous réussirons à passer au travers, tous ensemble, en continuant à travailler en collaboration. La Fédération a besoin de ses membres pour mieux les représenter. Cela peut paraître long, parfois trop long, mais sachez que le travail est constant et que toutes nos énergies sont investies aux bénéfices de notre industrie.

Bien que je m'accommode relativement bien de la situation d'échanges à distance dans les circonstances actuelles (pandémie exige, nous n'avons pas le choix!), j'ai vraiment hâte, comme probablement plusieurs d'entre vous, que nous puissions nous rencontrer de nouveau en présentiel. Rien ne vaut nos échanges directs, je pense que nous en avons tous et toutes besoin. Au plaisir de vous revoir en personne bientôt j'espère... ■



LUC LAFRANCE

Électrification et autobus scolaires

À l'automne dernier, le gouvernement du Québec déposait sa politique-cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques.

Celui-ci s'est fixé un objectif très ambitieux afin d'accélérer l'acquisition d'autobus scolaires électriques, c'est-à-dire que les autobus électriques devront représenter 65 % de l'ensemble des autobus scolaires en circulation en 2030 au Québec.

À la lumière de ces informations, la FTA a mis en place un comité de travail afin d'adresser les différents enjeux et défis que représente ce projet d'électrification et d'obtenir les conditions gagnantes pour les transporteurs dans l'atteinte de l'objectif que s'est fixé le gouvernement du Québec.

À cet effet, la FTA travaille en étroite collaboration avec le ministère des Transports qui est, en quelque sorte, le maître d'œuvre du projet gouvernemental. La FTA travaille aussi avec le ministère de l'Éducation qui joue un rôle important en étant l'organisme de qui relève le *Règlement sur le transport des élèves* ainsi que le financement du transport scolaire.

La Fédération a aussi mandaté une firme externe pour la réalisation d'une étude sur les impacts qu'aura ce projet sur notre industrie.

Au niveau des opérations, l'électrification soulève beaucoup de questionnements, notamment :

- lorsque les autobus sont regroupés dans un seul stationnement, il faudra prévoir un système électrique qui sera en mesure de recharger plusieurs véhicules;
- lorsque le transporteur utilise des stationnements satellites, où il n'est pas propriétaire du terrain, comment pourrait-il mettre en place un ou des systèmes de recharge;
- lorsque les conducteurs stationnent leur autobus à leur résidence, qu'en sera-t-il.



Voilà quelques exemples d'enjeu auxquels nous avons à faire face. À cela s'ajoute le coût d'acquisition des autobus scolaires électriques. Bien qu'il existe déjà une aide financière, celle-ci est insuffisante pour accélérer le processus d'achat de ces autobus.

Au moment d'écrire ces lignes, nous ne connaissons pas encore les mesures qu'entend mettre en place le gouvernement afin d'inciter l'achat d'autobus scolaires. Comme vous le savez, 2021-2022 sera la dernière année de contrats pour plusieurs transporteurs scolaires. Est-ce que les règles budgétaires seront modifiées? Est-ce que le Règlement sur le transport des élèves le sera? Comme je le mentionnais plus haut, nous sommes en contact régulier avec les représentants du ministère, à cet effet.

Transport interurbain

À la suite de l'annonce d'un transporteur sur la possibilité de cesser ses opérations dans l'est du Québec, le ministère des Transports a finalement débloqué le Volet 2 du programme d'aide d'urgence pour la relance des lignes du transport interurbain.

On se souvient qu'en août dernier, le MTQ avait annoncé un programme évalué à 8M\$ afin d'aider les transporteurs à couvrir une partie des pertes reliées à la reprise des lignes interurbaines.

En ce qui a trait au volet 2 du programme, (lignes secondaires), les transporteurs interurbains avaient déposé leur plan de relance l'automne dernier et étaient en attente du ministère des Transports. Après plusieurs discussions entre la FTA, les transporteurs et le MTQ, nous avons pu nous entendre sur les modalités d'application et les dépenses admissibles de ce volet afin de permettre aux transporteurs qui le souhaitent de relancer les lignes secondaires, malgré le fait que ces lignes demeurent déficitaires.

Il faut dire que bien avant la pandémie, la Fédération avait interpellé le ministère et ce, à plusieurs reprises, sur l'importance de revoir le modèle de financement du transport régional et interurbain qui, selon nous, ne répond plus à la situation actuelle.

La FTA a d'ailleurs relancé le ministère afin que les travaux entrepris, avant la pandémie, soient relancés rapidement. ■



Entreprises privées, la protection des renseignements personnels vous concerne...

Me VALÉRIE CLOUTIER, Directrice des affaires juridiques et secrétaire corporative, Fédération des transporteurs par autobus

Le respect de la vie privée est un droit fondamental consacré dans la *Charte des droits et libertés de la personne au Québec*. Cette protection a aussi été incluse en 1948 dans la Déclaration universelle des droits de l'homme des Nations unies. La province du Québec réitère également le droit de toute personne au respect de sa réputation et de sa vie privée dans le *Code civil du Québec* (« Code »)¹ et ajoute que :

« Toute personne qui constitue un dossier sur une autre personne doit avoir un intérêt sérieux et légitime à le faire. Elle ne peut recueillir que les renseignements pertinents à l'objet déclaré du dossier et elle ne peut, sans le consentement de l'intéressé ou l'autorisation de la loi, les communiquer à des tiers ou les utiliser à des fins incompatibles avec celles de sa constitution; elle ne peut non plus, dans la constitution ou l'utilisation du dossier, porter autrement atteinte à la vie privée de l'intéressé ni à sa réputation.² »

Basés sur ce précepte, les renseignements personnels des individus sont protégés par deux lois différentes, selon qu'ils sont détenus par une entreprise privée (*Loi sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé*) ou par un organisme public (*Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*).

Ainsi, la *Loi sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé* (« Loi ») a pour objet d'établir des règles particulières à l'égard des renseignements personnels sur autrui qu'une personne recueille, détient, utilise ou communique à des tiers à l'occasion de l'exploitation d'une entreprise au sens du *Code*.

Mais, pourquoi s'y attarder ?

Car le 12 juin 2020, la ministre responsable des Institutions démocratiques, de la Réforme électorale et de l'Accès à l'information a présenté devant l'Assemblée, le projet de Loi 64 – *Loi modernisant des dispositions législatives en matière de protection des renseignements personnels* (« PL64 »), lequel vient resserrer de manière importante les obligations des entreprises privées à l'égard des renseignements personnels qu'elles détiennent ou nécessiteront de détenir sur des tiers.

Le présent article examinera les principales obligations dévolues aux entreprises privées suivant le PL64.

Il est important de noter qu'au moment d'écrire cet article, PL64 est en phase d'étude article par article. Des amendements pourraient être adoptés, suivant lesquels le présent contenu devra être adapté.

Notion de « renseignement personnel »

Aux termes de la Loi, un « renseignement personnel » représente « tout renseignement qui concerne une personne physique et permet de l'identifier ».

Le PL64 ne modifie pas la définition de « renseignement personnel ». Il ajoute cependant deux nouvelles catégories de renseignements, soit les renseignements dépersonnalisés (lorsque ce renseignement ne permet plus d'identifier directement la personne concernée)³ et les renseignements anonymisés (lorsqu'il ne permet plus, de façon irréversible, d'identifier directement ou indirectement cette

¹ Code civil du Québec, article 35.

² Id., article 37.

³ PL64, article 102 qui modifie l'article 12 de la Loi.

personne)⁴. L'objectif de ces ajouts semble être de permettre l'utilisation de ces renseignements sans le consentement des personnes concernées.

La Commission d'accès à l'information du Québec (« CAI »), organisme chargé de veiller au respect de la Loi, propose, dans son récent mémoire déposé dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le PL64, de revoir la définition de « renseignement personnel » afin de préciser ce que l'on entend par le critère d'identifiabilité (« permettre de l'identifier »).⁵

La CAI suggère de s'inspirer, notamment, du *Règlement général sur la protection des données* adopté par l'Union européenne en 2018. Ce règlement relatif à la protection de la vie définit les « renseignements personnels » comme :

« toute information se rapportant à une personne physique identifiée ou identifiable [...] [soit] une personne physique qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un identifiant, tel qu'un nom, un numéro d'identification, des données de localisation, un identifiant en ligne, ou à un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou sociale. »⁶

Ajoutons que les renseignements personnels visés par le PL64 comprennent ceux recueillis par l'entreprise, même si leur conservation est assurée par un tiers, mais excluent les renseignements relatifs à la fonction (nom, titre, adresse professionnelle).

Protection des renseignements personnels⁷

Le PL64 introduit une nouvelle section instituant le principe de la responsabilité de l'entreprise qui recueille des renseignements personnels.

On instaure qu'au sein de l'entreprise, la personne ayant la plus haute autorité est celle qui veille à assurer le respect et la mise en œuvre de la Loi en exerçant la fonction de « **responsable de la protection des renseignements personnels** ». Ce responsable peut

déléguer cette fonction par écrit à un autre membre du personnel. On ajoute que le titre et les coordonnées du responsable devront être publiés sur le site Internet de l'entreprise ou, en l'absence de site, rendus accessibles par tout autre moyen approprié.

Le PL 64 propose également l'introduction d'une obligation applicable à toute entreprise d'adopter et de mettre en œuvre des **politiques et des pratiques de gouvernance** (comprenant une politique de confidentialité⁸) afin d'assurer la protection des renseignements personnels. Ceux-ci devront notamment encadrer :

- la conservation et la destruction des renseignements;
- les rôles et responsabilités des membres du personnel à l'égard des renseignements détenus;
- le processus de traitement des plaintes relatives à la protection des renseignements personnels.

Ces politiques devront être approuvées par le responsable de la protection des renseignements personnels⁶ et être accessibles au public via le site Internet de l'entreprise ou, en cas d'absence de site, rendues accessibles par tout autre moyen approprié.

Le PL64 prévoit également l'obligation de procéder à une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée (« EFVP ») de tout projet de système d'information ou de prestation électronique de services impliquant la collecte, l'utilisation, la communication, la conservation ou la destruction de renseignements personnels. Le PL64 est plutôt muet quant aux tenants et aboutissants d'une EFVP. On y retrouve qu'un aperçu des mesures de protection que peut contenir une EFVP, soit :

- 1° la nomination d'une personne chargée de la mise en œuvre des mesures de protection des renseignements personnels;
- 2° des mesures de protection des renseignements personnels dans tout document relatif au projet;
- 3° une description des responsabilités des participants au projet en matière de protection des renseignements personnels; ►

⁴ Id., article 111 qui modifie l'article 23 de la Loi.

⁵ Commission d'accès à l'information, 2020. Repéré à https://www.cai.gouv.qc.ca/documents/CAI_M_projet_loi_64_modernisation_PRP.pdf

⁶ Règlement général sur la protection des données, article 4(1).

⁷ PL64, article 95.

⁸ Id., article 99.

 LION ÉLECTRIQUE

Le
choix
brillant.



Le chef de file en transport
scolaire électrique.

Plus de 10 millions de kilomètres
zéro émission parcourus.

thelionelectric.com
info@thelionelectric.com
450-432-5466 | 1 855 546-6706

Scannez
et visitez
notre usine!



4° la tenue d'activités de formation sur la protection des renseignements personnels pour les participants au projet.⁹

Il faut se référer aux fiches d'information de la CAI pour comprendre qu'une EFVP est un processus permettant de déterminer si certains projets impliquant l'utilisation de renseignements personnels posent des risques en matière de protection de la vie privée.

Les EFVP permettent de détecter ces risques et de proposer des solutions visant à les éliminer ou les minimiser, ainsi que des possibilités d'amélioration dès la conception d'un projet.¹⁰ Jusqu'alors recommandée par la CAI, l'EFVP deviendrait obligatoire par le PL64.

À l'ère numérique, la responsabilité de veiller au respect de la vie privée repose non seulement sur les épaules des institutions ou des citoyens, mais elle incombe désormais à toutes les organisations publiques comme privées. Dans cette optique, la CAI a publié, le 5 mai 2020, un Guide d'accompagnement à la réalisation d'une EFVP, lequel aidera sans doute les entreprises privées à s'affranchir de leurs obligations en vertu de la Loi.¹¹

Collecte de renseignements personnels

Loi actuelle

4. Toute personne qui exploite une entreprise et qui, en raison d'un intérêt sérieux et légitime, peut constituer un dossier sur autrui doit, lorsqu'elle constitue le dossier, inscrire son objet. Cette inscription fait partie du dossier.

PL64

4. Toute personne qui exploite une entreprise et qui, en raison d'un intérêt sérieux et légitime, recueille des renseignements personnels sur autrui doit, avant la collecte, déterminer les fins de celle-ci.

La personne qui recueille des renseignements personnels sur autrui ne doit recueillir que les renseignements nécessaires aux fins déterminées avant la collecte. À cet effet, PL64 ajoute que la personne qui recueille des renseignements personnels auprès de la personne concernée doit, lors de la collecte et par la suite sur demande, l'informer :

- a) des fins auxquelles ces renseignements sont recueillis;
- b) des moyens par lesquels les renseignements sont recueillis;
- c) des droits d'accès et de rectification prévus par la loi;
- d) de son droit de retirer son consentement à la communication ou à l'utilisation des renseignements recueillis.
- e) le cas échéant, la personne concernée est informée du nom du tiers pour qui la collecte est faite et de la possibilité que les renseignements soient communiqués à l'extérieur du Québec.
- f) sur demande, la personne concernée est également informée des renseignements personnels recueillis auprès d'elle, des catégories de personnes qui ont accès à ces renseignements au sein de l'entreprise, de la durée de conservation de ces renseignements, ainsi que des coordonnées du responsable de la protection des renseignements personnels;
- g) à la demande de la personne concernée, toute personne qui exploite une entreprise et détient un renseignement personnel sur autrui doit lui en confirmer l'existence et lui donner communication de ce renseignement en lui permettant d'en obtenir une copie.¹²

À titre d'exemple, pensons à la collecte des informations relatives aux antécédents judiciaires auprès de candidats chauffeurs ou d'employés, conformément à la *Loi sur l'instruction publique* ou même peut-être aux enregistrements provenant de caméras de surveillance dans les autobus. ►

⁹ Id., article 95.

¹⁰ Commission d'accès à l'information, 2018. Repéré à https://www.cai.gouv.qc.ca/documents/CAI_FI_efvp.pdf

¹¹ Id., 2020. Repéré à https://www.cai.gouv.qc.ca/documents/CAI_Guide_EFVP_FR.pdf

¹² PL64, article 99 et 112.



🎯 **À mettre à votre**
AGENDA

FÉDÉRATION
DES TRANSPORTEURS
PAR AUTOBUS



🎯 **Conseil provincial**

Vidéoconférence

16 avril 2021 - Journée complète

MUTUELLE
DE PRÉVENTION

DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS



🎯 **Assemblée générale annuelle**

Vidéoconférence

30 avril 2021 à 10h

INSCRIPTION: WWW.FEDERATIONAUTOBUS.COM

Mais il y a plus. Au sens du PL64, la personne qui recueille des renseignements personnels auprès de la personne concernée en ayant recours à une technologie comprenant des fonctions permettant de l'identifier, de la localiser ou d'effectuer un profilage de celle-ci doit, au préalable, l'informer :

- a) du recours à une telle technologie;
- b) des moyens offerts, le cas échéant, pour désactiver les fonctions permettant d'identifier, de localiser ou d'effectuer un profilage.

Le profilage s'entend de la collecte et de l'utilisation de renseignements personnels afin d'évaluer certaines caractéristiques d'une personne physique, notamment à des fins d'analyse du rendement au travail, de la situation économique, de la santé, des préférences personnelles, des intérêts ou du comportement de cette personne.¹³

Nous questionnons l'applicabilité de cette nouvelle disposition face, par exemple, à l'avènement du dispositif de consignation électronique (logbook), à l'utilisation des logiciels de type « géotab » par les Centres de service scolaires ou à tout autre équipement de type GPS à bord des autobus.

Confidentialité des renseignements personnels

Par l'application du PL64, un renseignement personnel ne peut être utilisé au sein de l'entreprise qu'aux fins pour lesquelles il a été recueilli, à moins du consentement de la personne concernée. Ce consentement doit être manifesté de façon expresse dès qu'il s'agit d'un renseignement personnel sensible, soit un renseignement qui suscite un haut degré d'attente raisonnable en matière de vie.¹⁴

À cet effet, le PL64 ajoute qu'un renseignement personnel pourrait toutefois être utilisé à une autre fin sans le consentement de la personne concernée dans les seuls cas suivants :

- lorsque son utilisation est à des fins compatibles avec celles pour lesquelles il a été recueilli;
- lorsque son utilisation est manifestement au bénéfice de la personne concernée;
- lorsque son utilisation est nécessaire à des fins d'étude, de recherche ou de production de statistiques et qu'il est dépersonnalisé.

Sanctions

Enfin, concernant les sanctions, inspiré par le RGPD, le PL64 augmentera considérablement les amendes qui peuvent être imposées aux entités privées qui ne respectent pas la Loi, lesquelles pourraient se voir infliger des amendes allant de 15 000 \$ à 25 000 000 \$, ou à un montant correspondant à 4 % du chiffre d'affaires mondial de l'exercice financier précédent, selon le montant le plus élevé. En cas de récidive, les amendes prévues sont portées au double.¹⁵

L'ampleur des pénalités démontre l'importance qu'accorde le législateur au respect des dispositions de la Loi par les entreprises privées. Reste à voir comment celles-ci seront appliquées en pratique.

Conclusion

Il est indéniable que le projet de loi propose une véritable réforme des lois en matière de protection des renseignements personnels. Pour les entreprises privées, cela se traduira en pratique, par un exercice initial de révision approfondie de leurs pratiques. La protection des données personnelles implique directement de se soumettre aux obligations de la Loi,

mais indirectement de voir à protéger ces données contre les risques associés aux nouvelles technologies de l'information. C'est notamment dans un objectif de mise à niveau en cette matière que le PL64 s'inscrit. Dès lors, oui les entreprises privées sont des plus concernées... ■



¹³ Id.

¹⁴ Id., article 102.

¹⁵ Id., article 151.p

AUTOBUS AU PROPANE

En route vers la réduction des émissions, des économies de coûts et la sécurité.

Collaboration spéciale de Ryan Zic, vice-président des ventes d'autobus scolaires à ROUSH CleanTech

Aujourd'hui, plus de 1,3 millions d'enfants et élèves en Amérique du Nord vont et reviennent de l'école en autobus propulsés par le propane.

Au Canada, des douzaines de centres de service scolaire et de transporteurs d'autobus opèrent plus de 1 500 autobus Blue Bird au propane.

Réduction des émissions

Les autobus scolaires équipés d'un système au propane réduisent les émissions au tuyau d'échappement dans toutes les catégories, et pas seulement en comparaison avec les vieux autobus diesel qu'ils remplacent, mais aussi contre les plus récentes et plus exigeantes normes. Ils conduisent les niveaux de toxicité au plus bas jusqu'au niveau ultra-bas et excèdent les prérequis du fédéral par une moyenne de 50 pour cent parmi la famille des G.E.S.

Avec trois parts de carbone et huit parts d'hydrogène, le propane est un carburant propre à la combustion et contient un bas niveau de carbone. Dans leurs analyses, les centres de service scolaire compareront probablement leur empreinte de carbone aux nombreux carburants traditionnels comme l'essence. Le propane est un carburant non-toxique qui ne pose aucun danger aux sols ou aux nappes phréatiques.

**DEMANDEZ UN ESSAI ROUTIER
DÈS AUJOURD'HUI !**

« Grâce à la réduction des coûts d'entretien et aux économies de carburant, les gestionnaires de flottes de véhicules qui choisissent [de remplacer leurs véhicules par] des véhicules au propane peuvent s'attendre à amortir leur investissement en moyenne en un an. »

- Association Canadienne du Propane

Selon une étude récente réalisée par une université américaine, les émissions d'oxyde de nitrogène sont 34 fois plus présentes dans les autobus au diesel que dans les autobus au propane sur une route en circuit scolaire avec des arrêts fréquents, et 15 à 19 fois plus sur une route urbaine. Le Centre des Énergies Alternatives, Moteurs et Émissions (CAFEE) de l'Université West-Virginia a complété l'étude. Ils sont le même groupe qui a mis au grand jour les violations des émissions de Volkswagen en 2015.

Économies positives

Le prix moyen du propane canadien est environ 40% moins que l'essence ou le diesel et réduit les coûts d'entretien dû à ses caractéristiques d'être propre à opérer.



Tel que cela a été rapporté par Ryan Zic, vice-président des ventes dans le segment des bus scolaires à ROUSH CleanTech et selon l'Association Canadienne du Propane (ACP),

grâce au faible coût du propane et aux prérequis plus simples de l'entretien, les opérateurs de flottes (au propane) peuvent s'attendre en moyenne à un retour sur un an sur les coûts incrémentaux du véhicule.

Et chaque autobus scolaire Blue Bird au propane peut vous faire réaliser d'importantes économies de l'ordre de milliers de dollars en carburant et en coûts d'entretien comparé au diesel.

« Un système au propane permet un démarrage à froid à -40 degrés Celsius sans aide et les moteurs au propane sont plus silencieux. »

De plus, le remplissage est rapide. Un autobus scolaire au propane se remplit au rythme de 40 à 45 litres par minutes, ce qui est similaire au diesel. C'est donc un bon choix pour les opérateurs.



Le nouveau Blue Bird Vision au propane Édition 2022 sera disponible en juillet 2021.



Campagne de sécurité ***M'as-tu vu ? 2021***

MARTIN BUREAU, Directeur général adjoint et directeur des communications, Fédération des transporteurs par autobus

Malgré la pandémie qui sévit partout sur la planète, les autobus scolaires poursuivent leur mission de raccompagner les élèves québécois de leur domicile aux lieux d'enseignement en toute sécurité. Cette année encore, on a pu ignorer bien des choses de la vie quotidienne, mais pas les autobus scolaires... nos masques, le lavage des mains et la Covid-19.

grande collaboration de Girardin et son équipe du Service soit M. François St-Louis et M. Pascal Ouellet qui ont modifié l'autobus pour les fins du message. La Fédération vous remercie pour votre implication et votre travail exceptionnel. Nous tenons également à remercier les élèves de l'école Saint-Louis-de-Gonzague de Drummondville qui ont été des comédiens parfaits ! ►



C'est donc dans ce contexte particulier que s'est déroulé la 33^e campagne de sécurité *M'as-tu vu ?* La Fédération a dû ajuster certains aspects de la campagne notamment en suspendant les activités dans les communautés afin d'éviter tout rassemblement. Les efforts ont été ainsi concentrés dans les médias traditionnels et les médias sociaux.

La Fédération a produit un nouveau message publicitaire qui sensibilise les usagers de la route au comportement sécuritaire à adopter en présence d'autobus scolaires tout en leur rappelant que ce véhicule lourd de couleur jaune transporte des enfants. La réalisation de ce message a nécessité la





Les conducteurs et conductrices d'autobus, des anges gardiens sur nos routes

Les conducteurs et conductrices d'autobus scolaire jouent un rôle important dans le transport de nos écoliers. Dans le cadre de cette campagne de sécurité, la Fédération, ses membres et ses partenaires profitent de l'occasion pour souligner leur travail exceptionnel, car ils veillent quotidiennement à la sécurité et au bien-être des enfants. Particulièrement cette année, ils ont répondu « présents » et ont continué d'accompagner les écoliers malgré l'ajout d'importantes responsabilités et d'exigences sanitaires liées à la pandémie.

La Fédération des transporteurs par autobus, la Fédération des centres de services scolaires du Québec et la Fédération des comités de parents du Québec se sont unies et cosigné une lettre ouverte qui a été publiée dans les médias écrits afin de souligner leur travail et leur dévouement.

Enfin, pour assurer le succès de cette campagne annuelle de sécurité, la Fédération des transporteurs par autobus reçoit l'appui financier de plusieurs partenaires, dont le ministère des Transports, le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur, la Société de l'assurance automobile du Québec, Intact assurance, Girardin inc., Michelin, Essilor, la société d'avocats Cain Lamarre et la Fédération des centres de services scolaires du Québec. Enfin, le CAA-Québec, les centres de services scolaires, les conseils d'établissements scolaires et les services de police appuient la campagne et y participent activement. Un énorme merci à tous! ■



Gestionnaire du programme d'assurance collective pour la Fédération des Transporteurs par Autobus

ASSURANCE COLLECTIVE

Profitez d'un programme unique dans l'industrie avec un régime répondant à vos préférences et à votre budget.

Communiquez avec votre spécialiste :

Yves Couture B.A.A.
Groupe Conseil Giguère et Fréchette
1-888-686-3264 poste 32
ycouture@gcgf.qc.ca



L'assurance des cyberrisques

DENIS GERVAIS, C.d'A.Ass., PAA, EgR inc.



La cybersécurité peut être perçue comme un enjeu complexe et inaccessible. Pourtant, de nos jours, toute entreprise doit être au fait des avancées en la matière, puisque tous (ou presque) sont, dans une mesure relative, exposés aux risques de sécurité informatique dans le cadre de leurs opérations commerciales.

Les produits traditionnels comme les polices d'assurance des biens ou de responsabilité civile générale ne sont pas adaptés pour couvrir les risques liés à la sécurité et à la confidentialité des données. Dans le cadre de votre stratégie de gestion des risques, une étape cruciale consiste à déterminer les lacunes fréquemment constatées sur le plan de la couverture et découlant de vos polices d'assurance traditionnelles.

Malgré toutes les bonnes pratiques visant à empêcher un accès non autorisé à vos systèmes informatiques et aux informations qu'ils contiennent, il restera toujours une part de risque qui ne peut être contrôlée. L'assurance cybernétique sert à protéger votre entreprise contre cette fraction du risque impossible à contrôler, au même titre que l'assurance des biens sert à protéger vos bureaux, garages et autres biens tangibles contre les incendies que vous n'aurez pas réussi à prévenir, de même que l'assurance automobile qui protège vos véhicules.

Alors que plusieurs entreprises ne se sentaient pas concernées auparavant par ces attaques, parfois en raison de leur secteur d'activité ou de la nature de leurs opérations, notre expérience quotidienne nous amène à constater qu'aucune cible n'est épargnée par les pirates informatiques. L'expérience que nous avons acquise au cours des dernières années nous permet de constater que les pirates informatiques sont extrêmement actifs et de plus en plus créatifs, et qu'ils s'efforcent continuellement de trouver de nouvelles façons d'accéder à vos réseaux informatiques afin de perturber la stabilité de vos opérations. Les demandes d'indemnité auxquelles font face nos clients sont en grande partie imputables aux cyberattaques. Plusieurs événements ont permis d'établir clairement qu'une cyberattaque peut affecter gravement les activités, le fonds de roulement, les données confidentielles et la réputation d'une entreprise.

Ainsi, nous sommes d'avis que votre programme d'assurance devrait inclure une police d'assurance contre les risques cybernétiques et nous vous recommandons d'entreprendre une démarche dès maintenant. Nous vous rappelons les volets importants qu'une telle couverture d'assurance peut comprendre: ►

ET SI UN CABINET VOUS AIDAIT À ALLER ENCORE PLUS LOIN ?

NOTRE ÉQUIPE EN DROIT DES TRANSPORTS

Stéphane Lamarre, Alexandre Gauthier, Gabriel C. Robitaille
et Jean-Sébastien Tremblay-Mimeault



PRÈS POUR ALLER LOIN
CAINLAMARRE.CA

- Services 24/7 de gestion de crise, accompagnement d'une équipe de professionnels expérimentés en cybersécurité;
- Indemnisation plusieurs postes de dommages et frais encourus par votre entreprise afin de rétablir vos systèmes et vous permettre de revenir à la normale dans les meilleurs délais;
- Défense de votre entreprise, et paiement de dommages dont vous pourriez être responsables auprès de clients, d'employés ou d'autres tierces parties dont les données auraient été dérobées de vos systèmes.

Dans le contexte en constante évolution des risques liés à la cybersécurité, EgR a mis sur pied une équipe de spécialistes en assurance de cybersécurité, qui sont prêts à soutenir nos clients dans le cadre de leurs processus d'identification, de gestion et de transfert des risques.

En collaborant avec notre équipe, vous pouvez compter sur un partenaire respectant les normes les plus élevées de l'industrie pour les services suivants:

- Identification des risques de cybersécurité et des stratégies de gestion des risques propre à votre secteur;
- Soutien dans la qualification et la quantification de votre exposition aux risques de cybersécurité;
- Conseils et stratégie pour aider votre équipe TI, votre responsable de la sécurité des systèmes d'information;
- Votre chef des finances et toutes les parties concernées dans le cadre du processus de souscription d'assurance;
- Connaissance du langage spécifique et parfois complexe des TI, des structures de réseau, des cadres de travail et des vulnérabilités propres aux bases de données;
- Services de soutien et de coordination en cas de cyberattaque ou de réclamations en découlant;
- Services d'assistance en cas de sinistre et soutien dans l'analyse de la couverture disponible en cas de réclamations.

N'hésitez pas à nous contacter. ■



Une question de diligence

Me TATIANA M. CHAVES B., avocate, Fédération des transporteurs par autobus

Inévitablement, presque toutes les sphères d'une vie en société sont régies par des normes. Ayant notamment comme objectif le maintien d'un équilibre et d'une stabilité sociale harmonieuse, ces balises se traduisent souvent par des lois, règlements ou simplement des coutumes. De ce fait, les milieux de travail ne font évidemment pas exception. Ces derniers sont, en sus, dotés des réglementations spécifiques à leur genre d'activités, à titre d'exemple, nous n'avons qu'à penser aux nombreuses règles devant être suivies par les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

Cela dit, en cas d'infraction à une disposition réglementaire, il y a souvent une conséquence de nature pénale qui l'accompagne, et ce, suivant un processus judiciaire déterminé. Ainsi, les entreprises peuvent engager leur responsabilité en pareille matière, et ce, même en raison des gestes posés par leurs employés. Dans ce dernier cas bien particulier, y a-t-il des moyens de défense pouvant dissocier l'employeur des gestes commis? C'est ce que l'on tentera de démystifier¹.

L'existence d'infractions réglementaires

Qui dit droits et libertés, dit également obligations et limites à ces mêmes droits. Se faisant, le Canada et ses provinces sont juridiquement compétents pour créer leurs propres règles visant à assurer le bien-être public, le tout, suivant les valeurs, principes et croyances sociales qui les caractérisent. Les lois réglementaires ont ainsi comme objectif

principal d'assurer l'ordre et la sécurité d'activités courantes, soit d'assurer une régulation optimale de la vie sociale². La transgression à l'une de ces règles crée ainsi une infraction réglementaire dont la sanction est également prévue dans la loi. Autrement dit, contrairement aux infractions criminelles:

« Les lois relatives au bien-être public visent à protéger les personnes contre les dangers potentiels des activités autrement légales, par l'imposition de normes de conduite. Les mesures réglementaires s'accompagnent de sanctions accessoires comme l'emprisonnement, l'amende, la révocation du permis et la saisie de biens, en cas de non-respect des prescriptions. Le but est d'inciter les individus à se conformer aux règles pour le bien-être général de la collectivité³. »

Cela dit, la jurisprudence en la matière⁴ a établi diverses catégories d'infractions réglementaires qu'il est impératif de connaître et de différencier. En effet, il est possible de constater que chaque catégorie d'infraction réglementaire possède une norme de faute qui lui est propre. De ce fait, les moyens de défense qui pourront être soulevés par un accusé seront plus ou moins contraignants dépendamment du genre d'infraction réglementaire devant laquelle il se retrouve. Le tout tel que décrit par les tribunaux:

« [...] il y a des raisons impératives pour reconnaître trois catégories d'infractions plutôt que les deux catégories traditionnelles: ►

¹ Nous nous limiterons, dans la présente, aux infractions réglementaires provinciales.

² Par opposition aux infractions de nature criminelle qui, elles, visent des comportements carrément prohibés en raison de leur caractère hautement répréhensible et qui sont déterminées suivant une compétence juridictionnelle fédérale.

³ Réna Émond et Caroline Morin, « Les infractions réglementaires fédérales et provinciales » dans École du Barreau du Québec, *Droit pénal - Infractions, moyens de défense et peine*, Collection de droit 2020-2021, vol. 15, Montréal (Qc), Éditions Yvon Blais, 2020, 26.

⁴ *Id.*; R. c. Sault Ste. Marie, [1978] 2 RCS 1299.

1. Les infractions dans lesquelles la mens rea, qui consiste en l'existence réelle d'un état d'esprit, comme l'intention, la connaissance, l'insouciance, doit être prouvée par la poursuite [...].

2. Les infractions dans lesquelles il n'est pas nécessaire que la poursuite prouve l'existence de la mens rea; l'accomplissement de l'acte comporte une présomption d'infraction, laissant à l'accusé la possibilité d'écarter sa responsabilité en prouvant qu'il a pris toutes les précautions nécessaires. [...] Ces infractions peuvent être à juste titre appelées des infractions de responsabilité stricte [...].

3. Les infractions de responsabilité absolue où il n'est pas loisible à l'accusé de se disculper en démontrant qu'il n'a commis aucune faute⁵.»

La jurisprudence fait donc état de trois (3) catégories que l'on peut résumer brièvement ainsi pour les fins des présentes: les infractions de mens rea, les infractions de responsabilité stricte et celles de responsabilité absolue. De manière très générale, la majorité d'infractions réglementaires sont des infractions de responsabilité stricte, et ce, tel que mentionné par la Cour⁶.

Dans tous les cas, confrontés à une infraction réglementaire, les tribunaux étudieront la classification de l'infraction afin de déterminer la norme de faute applicable, et ce, notamment à l'aide du libellé de celle-ci. Conséquemment, s'il est question d'une infraction de responsabilité stricte, une défense de diligence raisonnable pourrait être amenée⁷ et l'accusé n'a qu'à soulever un doute raisonnable quant à la commission de l'infraction, le tout, tel que décrit par les auteurs en la matière:

«[...] la poursuite n'a qu'à prouver, hors de tout doute raisonnable, l'accomplissement de l'acte illégal par le défendeur, d'où découle la présomption d'infraction. [...] Par la suite, l'accusé peut se soustraire à la condamnation en prouvant, selon la prépondérance des probabilités, qu'il croyait pour des motifs

raisonnables à un état de fait inexistant qui, s'il avait existé, aurait rendu l'acte ou l'omission innocent ou qu'il a pris toutes les précautions raisonnables pour éviter l'événement délictuel⁸.»

Quelques exemples d'infractions de responsabilité stricte...

- L'article 463 du Code de la sécurité routière, RLRQ, c. C-24.2 (ci-après « CSR ») concernant l'obligation de posséder un permis spécial de circulation dans certaines circonstances: *Le propriétaire ou le locataire d'un véhicule hors-norme ou l'exploitant visé au titre VIII.1 qui est responsable d'un tel véhicule ne peut laisser circuler ce véhicule à moins qu'il n'obtienne un permis spécial de circulation délivré à cette fin [...]*⁹;
- L'article 519.16 CSR concernant l'obligation de trouver, à bord du véhicule lourd, certains documents: *L'exploitant doit, selon les conditions et modalités prévues par règlement, placer dans chaque véhicule lourd sous sa responsabilité les listes de défauts applicables au véhicule et s'assurer que le conducteur les conserve à bord [...]*¹⁰;
- L'article 237 de la Loi sur la santé et la sécurité au travail, RLRQ, c. S-2.1 concernant les manquements en matière de santé et sécurité au travail: *Quiconque, par action ou par omission, agit de manière à compromettre directement et sérieusement la santé, la sécurité ou l'intégrité physique d'un travailleur commet une infraction et est passible [...]*¹¹.

Quelques exemples d'infractions de responsabilité absolue...

- L'article 460 CSR concernant l'obligation de s'immobiliser en présence d'un autobus scolaire lorsque les signaux à cet effet sont déployés: *Le conducteur d'un véhicule routier ou un cycliste qui approche d'un autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers dont les feux rouges intermittents sont en marche ou lorsqu'il est fait usage de son signal d'arrêt obligatoire doit immobiliser son véhicule [...]*¹²;

⁵ R. c. Sault Ste. Marie, [1978] 2 RCS 1299, page 1325.

⁶ Id., page 1326.

⁷ Nous nous limiterons dans le présent article au traitement de la défense de diligence raisonnable. Il faut garder en tête que le présent article ne constitue pas un avis juridique et que d'autres avenues en défense peuvent être possibles et varient au cas par cas. Pour une analyse détaillée de tous les moyens de défense pouvant s'appliquer à votre situation, nous vous invitons à consulter un avocat.

⁸ Préc., note 3.

⁹ Directeur des poursuites criminelles et pénales c. Groupe Allaire Gince infrastructures inc., 2019 QCCQ 6502, para. 8.

¹⁰ Directeur des poursuites criminelles et pénales c. 9296-1812 Québec inc., 2020 QCCQ 1067, para. 3.

¹¹ Préc., note 3; Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail c. Développements Arev inc., 2020 QCCQ 2374, para. 9.

¹² Laval (Ville de) c. Blanchette, 2016 QCCM 23, para. 6.

- L'article 291 CSR concernant la circulation sur certains des chemins publics: [...] *Nul ne peut conduire un véhicule visé au premier alinéa sur un chemin public sur lequel la circulation est interdite ou restreinte sauf s'il est utilisé en vertu d'un permis spécial autorisant expressément l'accès au chemin avec ce véhicule*¹³;
- L'article 328 CSR concernant la conduite d'un véhicule à une vitesse excessive: *Sauf sur les chemins où une signalisation contraire apparaît et sans restreindre la portée de l'article 327, nul ne peut conduire un véhicule routier à une vitesse [...]*¹⁴.

La diligence raisonnable

Tel que mentionné, lorsqu'il a été établi que l'infraction réglementaire en est une de responsabilité stricte, il sera possible pour l'accusé de présenter, entre autres¹⁵, une défense de diligence raisonnable, autrement dit, d'absence de négligence. Il est important de garder en tête que d'autres moyens de défense existent¹⁶, toutefois, pour les fins du présent article, nous nous limiterons à celui-ci.

Cela dit, la notion de diligence raisonnable se rapporte au comportement de l'accusé. Les auteurs en la matière vulgarisent cette analyse par la réflexion suivante: «*On doit se demander si l'accusé a pris toutes les précautions raisonnables pour éviter l'infraction ou s'il a commis un acte qu'un homme raisonnable n'aurait pas fait ou s'il a omis d'agir alors que l'homme raisonnable aurait agi*»¹⁷.

Il s'agit alors de déterminer si toutes les précautions qui s'imposaient dans une situation précise ont effectivement été mises en place, le tout, dans le but de prévenir la réalisation de l'infraction. D'ailleurs, il faut porter une attention particulière lorsqu'il est question d'un secteur d'activités spécifique, car le niveau de diligence requise sera plus précis. En effet, l'analyse portera sur ce qu'une personne raisonnable appartenant au même secteur d'activités que l'accusé aurait fait¹⁸.

Qu'en est-il lorsque les actions de l'employé engagent la responsabilité de l'employeur ?

De prime abord, l'arrêt de principe en la matière pose l'analyse suivante:

*«Lorsqu'un employeur est poursuivi pour un acte commis par un employé dans le cours de son travail, il faut déterminer si l'acte incriminé a été accompli sans l'autorisation ni l'approbation de l'accusé, ce qui exclut toute participation intentionnelle de ce dernier, et si l'accusé a fait preuve de diligence raisonnable, savoir s'il a pris toutes les précautions pour prévenir l'infraction et fait tout le nécessaire pour le bon fonctionnement des mesures préventives*¹⁹.»

Ainsi, deux conditions sont demandées par la jurisprudence pour les fins de l'applicabilité de ce moyen de défense, soit que l'infraction ait été commise à l'insu de l'employeur et que celui-ci ait tout mis en place pour prévenir la réalisation de l'infraction.

Le deuxième critère étant plus complexe, il devient pertinent d'identifier ce qu'un employeur doit mettre en preuve afin de convaincre un tribunal qu'il a mis en place toutes les mesures préventives nécessaires. À cet effet, la jurisprudence est d'une aide précieuse, car elle a également balisé ce qui devra être mis de l'avant par un employeur en pareil cas. À la lecture de celle-ci, l'employeur accusé peut établir qu'il a agi avec diligence raisonnable s'il est démontré²⁰:

- La présence de directives claires et appropriées transmises aux employés par un moyen de communication efficace.
- La mise en place d'un système d'application, de contrôle et de supervision des directives des employés.
- L'existence d'un programme de formation spécialisée et d'entraînement du personnel.
- L'utilisation et l'entretien d'équipements adéquats. ►

¹³ *Longueuil (Ville de) c. Paré*, 2014 QCCS 224, para. 17.

¹⁴ *Directeur des poursuites criminelles et pénales c. Côté*, 2020 QCCQ 786, para. 7.

¹⁵ *Préc.*, note 7.

¹⁶ À titre d'exemple, une défense d'erreur de fait raisonnable; *Préc.*, note 7;

¹⁷ *Préc.*, note 3;

¹⁸ *Directeur des poursuites criminelles et pénales c. Reimer Express*, 2020 QCCQ 790, para. 8.

¹⁹ *Préc.*, note 5, page 1331.

²⁰ *Québec (Procureur général) c. Dépan-Escompte Couche-Tard Inc.*, 2003 CanLII 9343 (QC CQ); *Tora Cap-de-la-Madeleine limitée c. Directeur des poursuites criminelles et pénales*, 2017 QCCS 2717; *Director of Criminal and Penal Prosecutions c. Remorquage JJ* 2018 inc., 2020 QCCQ 6783.

The logo for EgR, consisting of the letters 'EgR' in a white, sans-serif font on a dark blue square background.

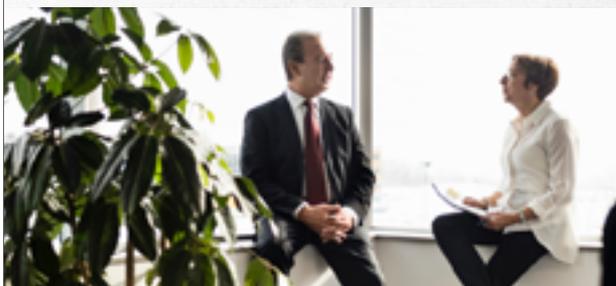
STRATÉGIES
EN ASSURANCE

Nous sommes fiers d'offrir, aux membres de la **Fédération des transporteurs par autobus**, notre programme d'assurance automobile conçu et adapté à leurs besoins tant en matière de responsabilité civile que pour les dommages aux véhicules.

Ce programme s'adresse aux entreprises de transport scolaire, nolisé, spécialisé, urbain, interurbain ou touristique.

Votre entreprise peut également bénéficier de nos conseils pour l'ensemble de vos besoins en assurance.

Exécuter les mandats que vous nous confiez avec diligence, professionnalisme et intégrité, voilà notre engagement!



5700, boul. des Galeries, bureau 200
Québec, QC G2K 0H5

T 418 659-4848 1 800 463-2830

F 418 659-2936

EGR.CA

→ La possibilité de sanctions administratives graduées pour inciter les employés à respecter la loi et les directives.

En sus, lors de la démonstration de ces faits, la Cour rappelle qu'« il ne s'agit pas de déterminer si l'accusée a pris toutes les mesures raisonnables pour empêcher la commission de toute infraction mais si elle a pris les mesures nécessaires pour prévenir la commission de cette infraction pour laquelle est poursuivie, selon les circonstances en preuve ». Il doit donc être démontré que, dans les mécanismes de prévention précités, l'infraction précise pour laquelle il y a poursuite a été abordée.

En somme, il est possible de constater que l'employeur a sur ses épaules une obligation de moyens et non de résultat, le tout, tel que vulgarisé par l'Honorable juge Jean-Claude Chabot:

*« En d'autres termes, la diligence raisonnable n'est pas une obligation de résultat, mais une obligation de moyens, de **moyens raisonnables dans les circonstances**. La loi n'impose pas à l'employeur de présumer que tous ses employés sont stupides, grossièrement négligents ou irresponsables. Elle ne lui impose pas de les suivre pas à pas mais bien de les encadrer, d'établir des mesures préventives réalistes et d'en assurer de bonne foi l'application. La nature humaine étant ce qu'elle est, aucun système n'est parfait et il existera toujours des failles. C'est la diligence apportée à colmater ces failles qui démontre l'absence d'intention coupable²¹. »*

Conclusion

Suivant ce très bref tour d'horizon sur l'applicabilité de la diligence raisonnable dans le cadre des infractions réglementaires, on ne peut que constater l'importance capitale de mettre en place des mécanismes de prévention, d'information et de formation adéquats au sein d'une entreprise. Non seulement ils serviront à créer un milieu de travail plus sain, durable et sécuritaire pour tous, mais ils viendront certainement en aide à l'employeur lorsqu'il deviendra nécessaire de justifier certaines situations devant les tribunaux (on ne se le souhaite pas !). ■

²¹ Tora Cap-de-la-Madeleine limitée c. Directeur des poursuites criminelles et pénales, 2017 QCCS 2717, para. 32.



La glace, **ça glisse !**

GUY GODIN, Conseiller en prévention, Via Prévention

Les employeurs et les employé(e)s doivent demeurer alertes en permanence face aux situations qui causent des accidents de travail. Mais il faut convenir que les changements météorologiques rythment les mesures et les sujets de prévention en santé et en sécurité du travail dans le secteur du transport scolaire. Neige mouillée, pluie verglaçante, grésil, refroidissement, etc., autant de situations qui peuvent nuire à vos déplacements, autant sur les routes que dans la cour, lors de la ronde de sécurité ou pour monter et descendre des véhicules.

Les actions de prévention des chutes et glissades doivent être lancées par tous: employeurs, travailleurs et travailleuses, conducteurs et conductrices. Ces actions sont indispensables et toujours gagnantes pour diminuer les accidents de travail.

Les chutes de même niveau, que l'on retrouve dans les priorités d'action de la CNESST, découlent généralement d'un glissement, d'un trébuchement, d'une perte d'équilibre ou d'un faux pas et constituent un risque présent et important dans tous les milieux de travail. Elles sont à l'origine de très nombreux accidents du travail pouvant entraîner des conséquences graves: fractures, traumatismes crâniens, commotions cérébrales, entorses, etc.

Dans le secteur des transporteurs scolaires, selon les données de la Mutuelle de prévention des transporteurs par autobus, plus de 40 % des accidents compensables par la CNESST de 2015 à 2020 ont été des chutes, occasionnant des blessures sérieuses générant parfois plus d'un mois d'absence.

La prévention des accidents de travail occasionnés par les chutes passe par le maintien des voies d'accès et de circulation, des passages, des planchers et des

postes de travail en bon état, dégagés et non glissants, et ce, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Un facteur déterminant pour prévenir ce risque est la tenue des lieux, qui se révèle un élément incontournable pour assurer la santé et la sécurité des travailleurs.

Si les déplacements sur la route sont parfois difficiles, ils le sont autant à pied !

Trucs et astuces pour les déplacements à pied



- **Porter des bottes d'hiver**

Lors des déplacements dans la cour, pour déneiger l'autobus, balayer les marches ou dégager les essuie-glaces, ou lors de la ronde de sécurité, le port d'une bonne paire de bottes d'hiver fait partie des équipements de protection individuels requis. L'adhérence au sol doit être adéquate.

L'Institut ontarien de recherche Kite teste la résistance au glissement des bottes d'hiver dans certaines conditions. Peut-être trouverez-vous l'évaluation du type de bottes d'hiver que vous portez en vous rendant sur leur site web (ratemytreads.com). Ce site est disponible en français. ►



PROGRAMME: RESTONS LIÉS

Ce programme inclut **3 formations** spécialement conçues pour vous ou les membres de votre équipe

20
AVRIL

Comment organiser ses communications et ses courriels

Conférencier: Marc Maisonneuve, AFI

4
MAI

La vente et le réseautage d'affaires virtuel

Conférencier: Julien Roy, Face à Face Marketing

12
OCT.

La gestion du temps Urgent vs Important

Conférencier: Marc Maisonneuve, AFI



*par formation/par personne

La Fédération des transporteurs par autobus bonifie son offre de web-conférences innovantes ayant pour objectif d'informer, d'éduquer, de susciter des réflexions, de renforcer des liens d'affaires, mais aussi de rester connecté aux différents acteurs de l'industrie.

Un programme riche en contenu

federationautobus.com/fr/bienvenue-quebec/informer

- **Marcher comme un pingouin**

Lors des déplacements dans des situations potentiellement dangereuses, se déplacer comme un pingouin peut éviter de faire une mauvaise chute. Avancer lentement par petits pas fera peut-être la différence entre rester debout sans blessure et tomber, se fouler ou se fracturer quelque chose.

- **Répartir la charge**

Lorsque des employés doivent transporter des charges lors de leurs déplacements, ils doivent les répartir équitablement. Par exemple, éviter de tenir tous les sacs dans la même main.



- **Mordre le sol**

L'ajout de crampons sous les bottes d'hiver améliore sans aucun doute l'adhérence sur une surface glacée. Le port des crampons, lorsque la situation l'exige, fait partie de la solution pour éliminer les blessures occasionnées par les chutes.

Il faut par contre toujours les retirer lors de la conduite, car ce n'est pas permis. Il faut également les retirer lorsqu'on marche sur une surface dure comme du terrazzo ou de la céramique, car il y a risque de trébucher ou de glisser.

Campagne de sensibilisation

Pour éviter que les chutes ne causent des entorses, des foulures, des fractures ou des commotions cérébrales, les employeurs ont des obligations à remplir et doivent être les porte-étendards de ce dossier de prévention. Comme employeur, vous devez identifier, contrôler et éliminer les dangers pour les travailleurs et les informer des risques liés à leur emploi. Par exemple, vous devez maintenir la cour et les voies d'accès en bon état en bouchant les trous ou en nivelant la cour, en éliminant les débris et les obstacles inutiles, en améliorant l'éclairage lors des arrivées ou des départs à la noirceur. En période hivernale, vous devez déneiger la cour et la déglacer en épandant et en rendant disponible du sel ou des abrasifs.

Les travailleurs, pour leur part, ont aussi des obligations, comme prendre les moyens requis pour protéger leur santé, leur sécurité et celle de leur entourage en milieu de travail. Par exemple, utiliser le sel ou les abrasifs mis à leur disposition ou, bien sûr porter des crampons sous la semelle de leurs bottes d'hiver. Ils ne doivent pas oublier que les règles d'entretien de la cour s'appliquent pour ceux qui ont l'autobus à la maison.

Via Prévention soutient la Fédération et la Mutuelle de prévention par des documents de sensibilisation, comme la campagne « La glace, ça glisse », une capsule vidéo « La glace, ça glisse. Oublie jamais ça » diffusée sur les réseaux sociaux et par une formation « La prévention des chutes chez les conducteurs et conductrices d'autobus » disponible dès maintenant. ■

PARTENAIRES
POUR LA FORMATION
DE LA MAIN-D'OEUVRE
ET LE DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

CAMO ROUTE
COMITÉ SECTORIEL DE MAIN-D'ŒUVRE
DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER

CFTR
CENTRE DE FORMATION
DU TRANSPORT ROUTIER
DE SAINT-JÉRÔME

**CENTRE DE FORMATION
EN TRANSPORT
DE CHARLESBOURG**



Bienvenue Québec

Un retour progressif vers la normalité

Diane Villeneuve, Directrice des activités événementielles, Fédération des transporteurs par autobus

Nous avons planifié les trois prochaines éditions de la bourse touristique afin de mieux répondre aux besoins des membres, des participants et des partenaires. Ce faisant, pour plus de prévisibilité, nous avons statué sur les formules qui seront préconisées pour les 3 prochaines années :

- 2021** | Bienvenue Québec 100 % en ligne - Une bourse touristique virtuelle avec rendez-vous d'affaires de 12 minutes les **25 et 26 octobre** de 8 h à 20 h accompagnés de vidéoconférences sur des sujets d'actualité. Détails à venir bientôt.
- 2022** | Bienvenue Québec à Montréal - Formule hybride, une combinaison de rendez-vous d'affaires en personne et virtuelles. Nous espérons le retour des tournées de familiarisation.
- 2023** | Bienvenue Québec en personne. Destination à confirmer bientôt.

Bienvenue Québec 2021 était censé se tenir en Outaouais. La Fédération tient à remercier l'équipe de Tourisme Outaouais et le Hilton Lac-Leamy qui ont été tout simplement incroyables et bienveillants. Ce n'est que partie remise, nous attendons avec impatience notre retour dans cette magnifique région.





Une nouvelle ère !!

Quelle nouvelle ère !!!

Me **STÉPHANE LAMARRE**, Cain Lamarre

Normalement, cet article aurait servi à faire le point quant à l'obligation ou non d'installer un dispositif de consignation électronique (ci-après appelé «DCE») dans les véhicules que vous exploitez, et ce, dans la foulée de l'annonce faite par le ministre des Transports du Canada, M. Marc Garneau, le 13 juin 2019.

Cela aurait répondu aux questions que plusieurs d'entre vous ont à ce sujet.

Or, au moment d'écrire la présente, la *Société de l'assurance automobile du Québec* vient tout juste d'annoncer que l'utilisation du DCE ne sera pas obligatoire au Québec à compter du 12 juin 2021, et ce, contrairement à ce qui était prévu. Pour plus de détails, quant à l'annonce de la *Société de l'assurance automobile du Québec*, visitez le lien: <https://saaq.gouv.qc.ca/en/transportation-goods/le-relayeur/25-fevrier-2021/>.

Essentiellement, cette annonce a été faite puisque les travaux, visant à harmoniser la réglementation du Québec à la réglementation fédérale, sont toujours en cours.

C'est ce qui explique qu'aucun projet de règlement n'ait encore été adopté au Québec.

On ne connaît pas la position des autres provinces à cet égard, mais il y a fort à parier qu'il en sera de même. Nous vous tiendrons informé des développements à ce sujet lorsqu'ils seront connus.

Malgré la position de la *Société de l'assurance automobile du Québec*, il nous semble néanmoins utile de rappeler quelles sont les grandes lignes de la législation fédérale.

L'objectif principal en lien avec l'imposition du DCE est de limiter la possibilité de falsifier la documentation relative aux heures de conduite et de repos et, ultimement, ce faisant, d'améliorer la sécurité routière.

Un autre objectif à cet égard est de mettre en place un système de contrôle des heures de conduite et de repos du même type que celui mis en place aux États-Unis il y a quelques années déjà.

Quels sont les véhicules visés ?

La plus récente version du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* s'appliquera à :

- un camion, un tracteur ou une remorque, ou une combinaison de ceux-ci dont le PNBV est supérieur à 4500 kg; et
- un autobus conçu et construit pour contenir un nombre désigné de places assises supérieur à 10, la place du conducteur étant comprise.

Par ailleurs, deux types de véhicules seront exemptés de l'obligation d'installer un DCE :

- le véhicule d'une année de modèle antérieure à 2000; et
- le véhicule faisant l'objet d'un contrat de location d'une durée d'au plus 30 jours, qui n'est pas un contrat de location prolongé ou reconduit du même véhicule. ►

Arrivez en sécurité et à l'heure.

Onspot fournit une traction supplémentaire au départ et à l'arrêt dans des conditions glissantes. Avec Onspot, vous pouvez réduire le risque de glisser à un arrêt de bus ou de rester coincé simplement en actionnant un interrupteur.



ONSPOT
AUTOMATIC TIRE CHAINS

Member of VBG Group

www.onspot.com

Qui sera assujéti à cette nouvelle réglementation ?

Le *DCE* sera obligatoire pour l'exploitant d'une entreprise extraprovinciale, sauf pour ses activités à l'intérieur d'un rayon de 160 km de son port d'attache. Cette exception ne sera toutefois possible que si les conditions sont respectées :

- a) le conducteur retourne chaque jour à son port d'attache pour y prendre au moins 8 heures de repos consécutives;
- b) le transporteur routier tient à jour des registres exacts et lisibles indiquant, pour chaque journée, le cycle suivi par le conducteur ainsi que ses heures de service et conserve les registres et les documents justificatifs relatifs à ces registres pendant au moins six mois après la date à laquelle chaque registre a été établi.

Le *DCE* et les contrôles sur route

Lors d'une inspection, le conducteur sera tenu de présenter, à partir de l'écran du *DCE* ou encore sur support papier, les rapports d'activités des 14 derniers jours et de fournir les documents justificatifs du trajet en cours.

Sur demande, le conducteur devra envoyer la documentation demandée par courriel. Toutefois, compte tenu des limites technologiques dans certaines zones du territoire canadien, le conducteur ne sera pas toujours tenu d'envoyer ladite documentation sur-le-champ.

En cas de défaillance du système, le conducteur devra en informer l'exploitant et il devra consigner les détails du code de défaillance. Le conducteur pourra alors utiliser l'équivalent d'une fiche journalière sur format papier pendant 14 jours ou jusqu'à ce qu'il revienne au port d'attache, si le voyage est de plus de 14 jours.

Attention, tous les *DCE* ne pourront pas être utilisés

Pour pouvoir être utilisé en vertu de la législation fédérale, un *DCE* devra s'assurer de respecter la *Norme technique en matière de dispositifs de consignation électroniques* et surtout avoir fait l'objet d'une certification auprès de l'un ou l'autre des organismes autorisés à le faire. Au moment du présent texte, seule l'entreprise FPInnovations avait été approuvée pour délivrer une telle certification.

Comme vous pouvez le constater, au-delà de l'obligation faite par la réglementation fédérale, plusieurs étapes restent à franchir en lien avec l'implantation des *DCE*.

Soyez assurés que nous vous informerons dès que des changements surviendront. ■

Tous les avantages du légendaire C2, mais sans les émissions

Raisons
pour lesquelles
le Saf-T-Liner®
C2 Jouley™
est en tête d'affiche :

- Le C2 Jouley™ est muni de la technologie  PROTERRA, soit la plus performante et la plus avancée en matière d'électrification des transports.
- Une garantie de 10 ans incluant les batteries.
- Une autonomie de base allant jusqu'à 225 km après recharge de 2 à 3 heures sur la borne.

Lors de l'acquisition de votre Jouley muni de la technologie PROTERRA, vous avez accès à un chargeur externe intelligent qui permet de prendre en charge jusqu'à 4 bornes sur le même chargeur.

C'est ce chargeur qui contrôle les besoins de recharge et diminue votre consommation d'énergie comparativement à ce que la concurrence vous propose.

LE CARBURANT EN MOINS

- Zéro émission réduisant ainsi l'exposition aux émissions nocives.

ET ENCORE PLUS D'ÉCONOMIES DE MAINTENANCE

L'autobus Saf-T-Liner® C2 Jouley™,
le meilleur véhicule de transport
électrique de l'avenir !



Autobus Thomas inc.
Thomas
L'évolution en transport

Sortie 175, Autoroute 20
2275, Canadien
Drummondville (Québec) J2C 7V9
Tél. : (819) 474-2700
Sans frais : 1 800 567-0971
info@autobusthomas.com





La sécurité, c'est un enjeu qui nous transporte.

Chez Intact Assurance, nous sommes fiers de faire un bout de chemin avec la Fédération des transporteurs par autobus qui fait, entre autres, la promotion de la sécurité des gens. Car, selon nous, l'assurance s'intéresse d'abord aux personnes, tout spécialement à celles qui incarnent notre avenir.

AUTO • HABITATION • ENTREPRISES

[intact.ca](https://www.intact.ca)



Repartez du bon pied.